TÜRK KUŞU

27. sayfa resimaltı

Uçuş için hazır bir planör

28.sayfa resimaltı

Ankara’da Türk Kuşu okulu

29.sayfa resimaltı

İlk Türk pilotu Sabiha Gökçen Ankara Uçuş Okulu’ndaki baş eğitmen makamında

1935 yılında on beş kadar genç birkaç planör etrafında bir araya gelip ‘Türk Kuşu’ adı altında bir kuruluş oluşturmaya karar verdiklerinde bu motorsuz ulaşım biçiminin işlevli olabileceğine inananların sayısı çok ama çok azdı.. Ancak bu tutkulu araç özellikle de gençler arasından çok sayıda gönüllünün her geçen gün bu kuruluşa üye olmasına yol açtı. Bütün üyelik başvurularına olumlu yanıt vermenin imkansızlığı karşısında kısa süre sonra üyelik koşulları üzerinde düşünme zorunluluğu doğdu. Amatör pilotların olağanüstü yüksek sayısı hakkında bir fikir vermek için belirtelim ki 1938’de sadece liselerin 10. ve 11. sınıflarının havacılık antremanlarına katıldıklarını söylemek gerekir. Ama 1939’da kamplara 9. sınıf öğrencileri de kabul edilmeye başlandı. Çünkü Türk Kuşu profesyonel okulu eğiticilerinin ve eğitici adaylarının ve okul atölyelerinde inşa edilen her türlü planörün sayısı öğretim materyallerini ve kadrolarını artırmaya olanak veriyordu.

Aynı yıl yaz sezonu için –temmuz başından eylül sonuna kadar- Bursa, İzmir; Edirne, Adana, Konya, Balıkesir, Kütahya, Gaziantep vb gibi şehirlerde ikincil antreman kampları ve Ankara, İstanbul ve İnönü birinci sınıf kamplar açıldığında iki binden fazla genç havacılık mesleğine ilk adımlarını atmış oldu.

Son yıllardaki tecrübeler türk gençliğinin havacılık konusunda son derece istisnai ilgi ve yeteneğinin iyice anlaşılmasına imkan verdi. Kamplara katılan gençlerin ortalama yüzde 15’i C brövesi alma hak kazandı. Kamplara yeni katılanlar için bu oran son derece teşvik edici bir özellik taşıyordu.

Öte yandan gelecek sene Türk Kuşu’na üyelik için gerekli genel bilgilerle ilgili olarak konan koşulların orta okulların son sınıf öğrencilerine konan koşullarla aynı olması bekleniyor. Ancak ‘yüzde 100 güvenlik’ ilkesiyle çalışan Türk Kuşu’nun planör ve eğitmenlerinin sayısının artması aranan koşulların eşitlenmesine yardımcı olacaktır. Atölyelerinin genişletilmesi ve yetkinleştirilmesi ve sayıları yüzü aşacak eğiticiler sayesinde 1939-

1940 senesi faaliyetinin en azından bugünkü faaliyetin iki katına çıkması şaşırtıcı olmamalıdır.

Emin olun ki bugüne kadar gençlerimizin planör uçuşu alanında ulusal planda kırdıkları rekorları değerlendirmek ve ölçmek doğru olmaz. Çünkü planör uçuşu alanında Türk Kuşu'nun faaliyeti esas olarak motorlu uçakları başarıyla kullanabilecek gençlerin seçimini ve bir tür sportif rekabet sayesinde havacılık hazzını yaygınlaştırmayı hedefliyor. Liselileri entremanla donatarak ve antreman yapmalarını sağlayarak dinlenme günlerinde meteorolojik koşullardan da yararlanarak gençlerin rekor denemeleri ve kırmaları fırsatı da doğuyor. Böylece doğal koşullar ve konular üzerinde aydınlatıcı bilgiler sağlamayı ileri sürmeden Türk Kuşu gençlerinin elde ettiği rekorlar hakkında bilgiler vermenin yararlı olduğuna inanıyoruz.

Genç Türklerin çift motorlu uçaklar üzerinde 14 saat 20 dakika havada kaldıkları tarihte bu alanda dünya rekoru 19 saatti.

bunun herhangi bir rolü olmadığını bir kez daha hatırlatmak istiyorum. Türk Kuşu'nun başlıca amacı pilotlar yetiştirmekti. Rekor denemelerine sadece iş günleri dışında, yani dinlenme günlerinde izin veriliyor. Çünkü dinlenme günlerinde uygun meteorolojik koşulların olacağını kimse garanti edemez. Eğer Türk havacıları hiçbir uluslar arası rekora sahip değillerse bunun nedeni onların yeteneksiz olmaları asla değildir, rekor kırmanın Türk Kuşu'nun faaliyetinin asli amacı yanında ikincil bir hedef olarak ele alınmasıdır.

Türk Kuşu'nda havacılık dersleri alan Türk gençleri aynı zamanda birer paraşütçü de oluyorlar. Teorik dersleri uçuş halindeki uçaklardan atlamalar izliyor. Kamptaki bir eğitim döneminde her öğrenci en az dört kez paraşütle atlamak zorunda. Son atlamanın arkadaşlarıyla birlikte büyük bir uçaktan grup halinde yapılması öngörülmüş durumda. Böylece pilot ve paraşütçü arasında bir tür eşdeğerlik kurulmuş oluyor. 1939-1940 yılında Türk Kuşu çok sayıda paraşüte ve paraşütçülerin antremanlarına ayrılmış çok sayıda motorlu uçağa sahipti. Böylece 1937'de 1582, 1938'de de 1096 olan paraşütle atlama sayısının 1939'da çok daha fazla olmasını beklemek olağan sayılmalıdır.

Motorlu uçaklarla uçuşa gelince planör uçuşlarında C brövesi almış öğrencilerle başlamak anlaşılır olmalıdır. Ancak başvuru sayısız abartılı derecede artması nedeniyle planör uçuşu kamplarına üyelik için son derece ağır koşullar konmak zorunda kalınmıştı. Aynı şekilde motorlu uçaklarla uçuş kamplarına aday olanlar içinde çok ama çok ağır koşullar ileri sürüldü. Bu nedenle 1937 senesi sonunda açılan motorlu uçak kampına 1938 yazında sadece 38 genç kabul edilebildi. Ama uçuşa uygun aylar ihmal edilmedi ve böylece 1938 sonunda Türk Kuşu'nun sıra dışı unsurlarının sayısı 72'ye ulaştı. Alınan önlemler ve uçak ve eğitmen sayısındaki artışlar eğitilecek pilot sayısında da hatırı sayılır bir artışı beraberinde getirdi.

Motorlu uçak kamplarının sayısı planörlü uçuş kamp sayısının en az yarısına ulaştı. Bunun anlamı planör kullanma hakkını kazanan hemen hemen bütün öğrencilerin motorlu uçak öğrenimine başlamalarına imkan verdi.

1937'de 11 uçakla faaliyete başlayan motorlu uçuş bölümü 1938'de artık 17 uçağa sahipti. 1939'da bu sayı 30'u aştı.

Tükr Kuşu sağlık koşulları uygun olan gençleri havacılık eğitimine aldı. Türk Kuşu yaz tatilleri boyunca gençlere en sağlıklı koşullarda havada birkaç saat geçirme ve spor yapma imkanı veriyor. Türk Kuşu'na bağlı öğrenciler okul dönemi boyunca ciddi bir antreman yapmıyorlar. Ama Türk Kuşu klüplerinde bir araya geliyorlar ve havacılık, atış, yüzme vb. gibi konulardaki bilgilerini artırma ve geliştirme fırsatı buluyorlar. Gençlere sunulan bu toplantılar gençler arasında sıkı dostluk bağları oluşturmaya ve gençleri Türk Kuşu'na daha da bağlamaya yarıyor… Bu toplantılarda eğitilen bütün gençler geleneksel olarak Türk Kuşu'na üye olmaya ve her biri 15 başka genci eğitmeye yöneliyorlar. Bu durum da Türk Kuşu'nun hızla büyümesine yol açıyor. Böylece 20 yaş altı çok sayıda genç hızlı karar verme ve olaylar üzerinde derinlemesine düşünme alışkanlığı kazanıp olgunlaşıyor ve havacılık sporu Türkiye'nin en popüler sporu haline geliyor.

30. sayfa resim altı

Ankara'da planör üretim atölyelerinden birisi

31. sayfa resim altı

16 yaşındaki genç kız Türk Kuşu'nun en genç havacısı

32. sayfa resimaltları

Değişik yedek parçalar itinayla saklanıyor

Hangardan çıkmaya hazırlar

Türk Kuşu iki cinsten gençlerin sivil havacılık konusunda eğitildikleri bir okul

Havacılık genç Türk kızları arasında büyük bir popülariteye sahip

33. sayfa resimaltları

Türk Kuşu üyeleri sağlıklı gençler arasından seçiliyorlar

Sivil Türk havacılık okulu Türk Kuşu hangarı

34. sayfa resimaltları

Paraşütle atlayışlar için stadyumda bir kule inşa edilmiş

Paraşütle inişte yolun yarısında